

阪急京都線（摂津市駅周辺）連続立体交差事業

建設事業評価(事前評価) 参考資料

平成24年10月

大阪府

都市整備部 交通道路室

茨木土木事務所

阪急京都線(摂津市駅付近)連続立体交差事業 【便益の内訳】

■移動時間短縮便益(635.26億円)の内訳

自動車移動時間短縮便益	623.80 億円
歩行者・自転車踏切待ち解消便益	5.40 億円
歩行者・自転車迂回解消便益	6.26 億円

車種別の時間価値原単位 (α_j)

単位：円/分・台

車種 (j)	時間価値原単位
乗 用 車	40.10
バ ス	374.27
乗用車類	45.78
小型貨物車	47.91
普通貨物車	64.18

計測原単位

	計測原単位
時間価値	25.57 円/ (分・人)
歩行速度	3.6km/時
自転車速度	10.5km/時

※国土交通省「連続立体交差事業の費用便益分析
マニュアル(案)」(平成20年11月)より

○自動車移動時間便益 = [交通量(台/日)] × [移動時間(分)] × [時間価値原単位(円/分・台) × 365]

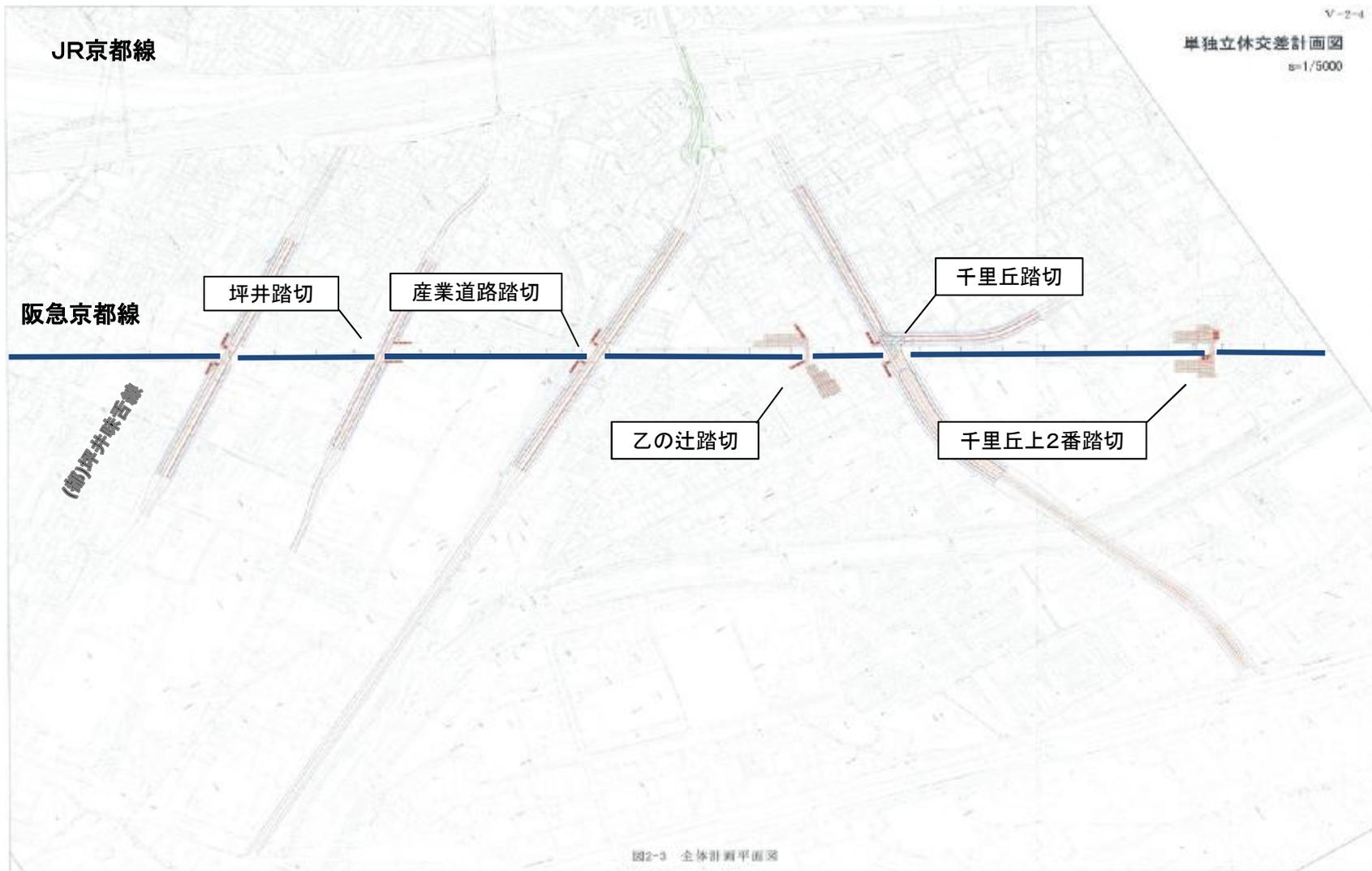
○歩行者・自転車踏切待ち解消便益

= [交通量(人(台)/時)] × [遮断確率] × [平均遮断時間(分)] / 2 × [時間価値原単位(円/人(台)・分)] × 365

○歩行者・自転車迂回解消便益

= [迂回交通量(人(台)/日)] × [迂回解消距離(km)] ÷ [移動速度(km/分)] × [時間価値原単位(円/人(台)・分)] × 365

阪急京都線(摂津市駅付近)連続立体交差事業 【道路オーバース(図面)】



阪急京都線(摂津市駅付近)連続立体交差事業 【道路オーバーパスの事業費】

踏切名	踏切の状況		新設道路(オーバーパス)		備考
	踏切幅員	交通規制	規格	事業費(百万円)	
—	—	—	4種3級 L=670m、W=12.2m	6,450	
坪井踏切	8m	大型通行禁止	4種3級 L=670m、W=11.7m	5,708	
産業道路踏切	10.2m	なし	4種2級 L=920m、W=12.2m	7,770	
乙の辻踏切	2.8m	車両通行禁止	—	—	事業費算出対象外
千里丘踏切	7m	なし	4種1級 L=1130m、W=12.2m	17,076	(都)太中線L=250m、W=8.2mも立体化
千里丘上2番踏切	3m	軽・小型特殊限定	—	—	事業費算出対象外
			合計	37,004	

※鉄道と交差する都市計画道路3本(うち1本は新設)、現道1本をオーバーパスした場合、事業費は約370億円であり、連立事業費 約375億円と比較して同程度となる。しかし、道路のオーバーパスは、単に自動車交通流の円滑化を図るものとしては有効であるが、駅周辺の既成市街地での立体交差となるため、新たな地域分断が生じることや高架橋直近の交通に制約がかかること、さらには歩行者等に上下移動の負担が生じる。一方、連立事業により鉄道を高架化すると、上記課題が解消されることに加え、鉄道により分断された地域の一体化が図られ、周辺のまちづくりとあわせた地域の活性化が期待できる。よって当地区では連立事業を採用する。

【(参考) 摂津市駅周辺まちづくり計画図】

